

Der Emdener Walfang im 18. Jahrhundert (1742-1756). T. I

Sonntag, Johannes-Hendrik

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Sonntag, J.-H.r. (1990). Der Emdener Walfang im 18. Jahrhundert (1742-1756). T. I. *Deutsches Schiffsarchiv*, 13, 239-264. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54181-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DER EMDER WALFANG IM 18. JAHRHUNDERT (1742–1756)

Teil I

VON JOHANNES-HENDRIK SONNTAG

1. *Die Situation zu Beginn des Jahrhunderts*

In der letzten Ausgabe dieser Zeitschrift wurden die erfolglosen Bemühungen von zwei Kaufleuten vorgestellt, die gegen Ende des 18. Jahrhunderts in der heutigen Stadt Leer/Ostfriesland eine Walfanggesellschaft gründen wollten.

Auf eine längere Tradition in der Walfängerei kann die Stadt Emden zurückblicken.¹ Bis zum Jahr 1697 war Emden der Heimathafen für die Fangschiffe verschiedener Gesellschaften, oder die Stadt war als Sitz von Walfang-Kompanien vorgesehen, die allerdings über das Planungsstadium nicht hinaus kamen. Die vorläufig letzten Bemühungen von Reedern und Kapitalgebern, Schiffe für den Walfang auszurüsten, sind für die letzten Jahre des 17. Jahrhunderts nachweisbar.² So findet sich ein Beleg, nach dem sich 1697 zwei Emden Segler vor Spitzbergen eingefunden hatten, um sich dort mit anderen Schiffen aus Hamburg, Bremen und aus den niederländischen Häfen am Walfang zu beteiligen. Weitere Hinweise enthält ein Mandat des Rates der Stadt Emden vom 17. Februar 1697, mit dem die Ausfuhr und der Verkauf von Tranntonnen geregelt werden sollte. In diesem Text wird mehrfach von der »groenlandse compagnie« und von dem »octroy de groenlandse compagnie« gesprochen und damit ein Hinweis auf die Existenz einer Walfanggesellschaft gegeben. Wie groß die Gesellschaft zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sein kann, läßt sich mit dem vorliegenden Archivmaterial nicht feststellen.³

Wahrscheinlich gab es nach 1697 keine Walfangkompanie mehr in Emden, denn 1699 planten einige Emden Kaufleute, zunächst alleine, dann 1701 mit Unterstützung des Fürsten von Ostfriesland, eine neue Gesellschaft zu gründen. Allerdings stellten die damaligen Interessenten ihren Versuch nach einigen vergeblichen Ansätzen im Jahre 1705 wieder ein.⁴

2. *Die Bemühungen um das neue »Reglement« für die Grönlandfahrt*

Eine neue Entwicklung begann 1740, als der Stadtsekretär und Zollkommissar Mentet Haykens ein für den Walfang geeignetes Schiff in Bremen erwarb.⁵ Die Bremer MARGARETHA, deren Verkauf in der dortigen Schiffsliste verzeichnet ist, erhielt als Emden Schiff den neuen Namen CATHARINA. Als Kommandeur des Walfängers, in den Quellen wird das Schiff als Fleute bezeichnet, fuhr der Borkumer Weyert Melchert Bott.⁶ Um für die Fahrten in die Fanggebiete gerüstet zu sein, war das Schiff 1738, also noch unter den Vorbesitzern, mit einer

neuen Außenhaut, deren Dicke 3 *Duimen* betrug, und einem *Borstlappe* von 2 $\frac{1}{2}$ *Duimen* Dicke verstärkt worden. Diese Verstärkungen des Schiffsrumpfes sollten das Schiff vor Eisgang, Treibeis oder Eispressungen schützen.

Bisher konnte nicht festgestellt werden, welche weiteren Kapitalgeber sich neben Haykens an dem Schiff beteiligten. Die Anschaffungskosten für das Fangschiff, die laufenden Aufwendungen für dessen Unterhaltung, die Heuer für die Mannschaften, um nur einige Unkosten zu nennen, schwerlich von einem einzigen Reeder aufgebracht werden. Auch ist zu bedenken, daß ein möglicher Schiffsverlust durch Stürme, Eispressungen, Kaperschiffe usw. von einem Einzelreeder kaum zu verkraften gewesen wäre. Daß Haykens sich die finanzielle Unterstützung weiterer Mitinteressenten durch den Verkauf von Schiffsparten sicherte, ist zu vermuten.

In Emden und in den anderen Hafenstädten war es üblich, die Kosten für ein Schiff durch die Beteiligung von mehreren Kapitalgebern niedrig zu halten. Dementsprechend stand es interessierten Personen frei, gestaffelte Anteile – auch Parten von einem zu erwerben. Je nach der Höhe der Anteile wurde für den Partenreeder der Gewinnanteil berechnet. Im Falle eines Schiffsverlustes oder ungünstig verlaufender Geschäfte trugen die Mitreeder die anteiligen Unkosten.

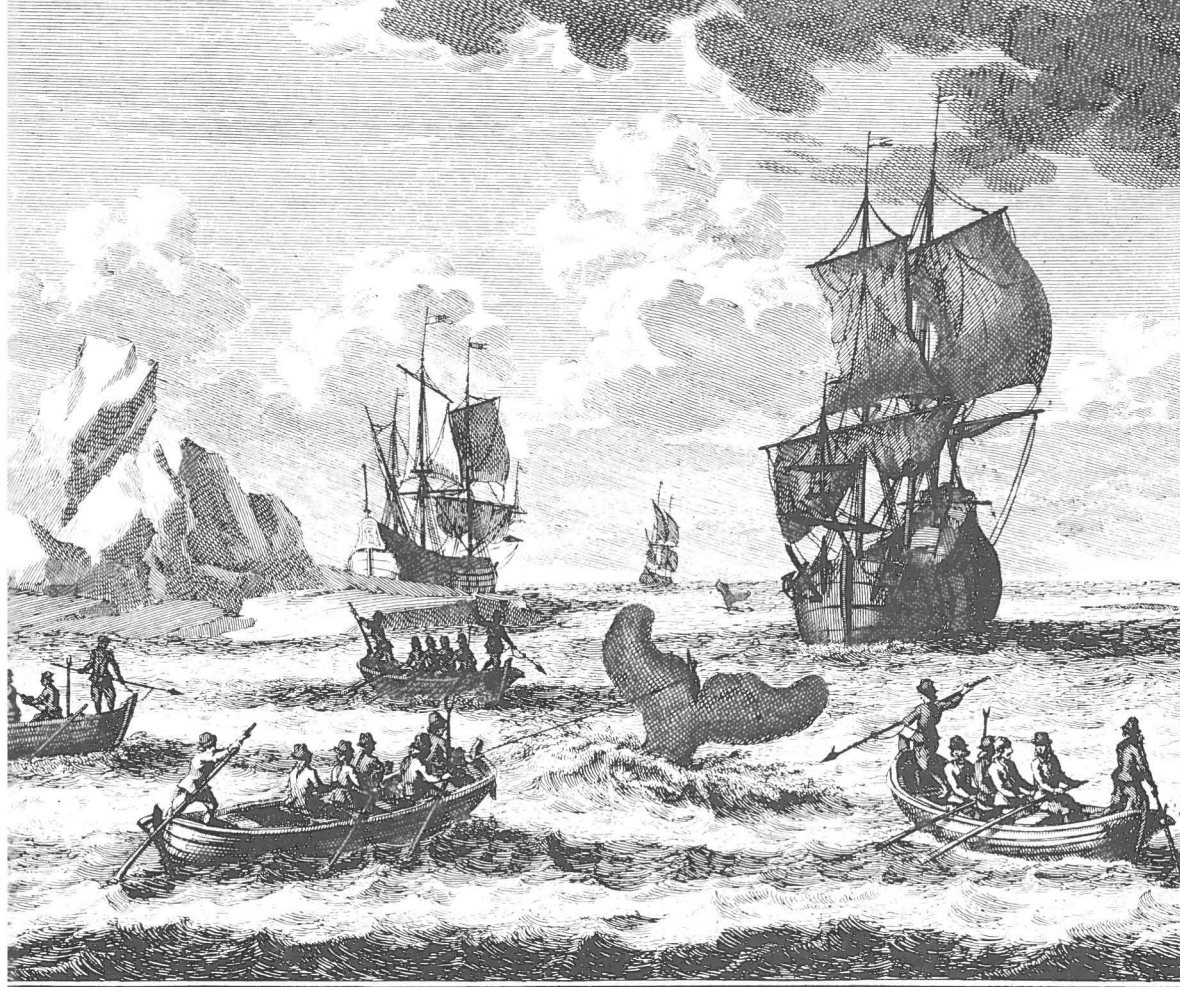
Die Aufwendungen für die Ausrüstung eines Walfängers lassen sich anhand einer Liste ermitteln, die vermutlich aus dem Jahr 1701 stammt. Bei der Aufstellung der benötigten Ausrüstungsgegenstände wurde ein *Fleet* zugrundegelegt. Als *Fleet* bezeichnete man die Anzahl der mitgenommenen Schaluppen, von denen aus der eigentliche Walfang betrieben wurde. Weiterhin zählten Harpunen, Fischereigeräte, Lanzen, Leinen, Schwimmer, Fässer usw. sowie häufig auch der Proviant für die Besatzung dazu.

Für den Emdrer Walfänger veranschlagten die Reeder⁷:

6	Schaluppen	20 Faden	Brennholz
50	Leinen	500	weiche Brote
100 Pfund	Vorgänger	20 Quardeel	Hartbrot
1	Schlepptau	4 Tonnen	Butter
50	Schaluppenriemen	800 Pfund	Käse
6	Schaluppensegel	8 Tonnen	Fleisch
6	Schaluppenanker	400 Pfund	Speck
	Taue	30 <i>veempen</i>	Grütze
	Blöcke	6 Tonnen	graue Erbsen
60	Lanzen	6 Tonnen	weiße Erbsen
60	Harpunen	2 Tonnen	Bohnen
25	Harpunenstöcke	1000 Pfund	Stockfisch
	Messer	40 Quardeel	Schiffsbier
	Beile	5 Tonnen	gutes Bier
	sonstiges Eisenwerk	1 Oxhoft	
800	Fässer	3 Anker	Branntwein
16 000	Tonnenbänder		

Die gesamte Summe für diese Ausrüstungsgegenstände, darin sind natürlich die Anschaffungskosten für das Schiff noch nicht enthalten, belief sich auf 6800 Gulden. Für das Jahr 1740 ist zwar ein anderes Preisverhältnis anzunehmen, doch bietet diese Aufstellung einen interessanten Anhaltspunkt für einen Teil der anfallenden Kosten.

Der Stadtsekretär M. Haykens ließ sein Schiff bald zur ersten Fangfahrt auslaufen und nahm damit an diesem Gewerbe teil. Bei den städtischen Behörden stieß seine Initiative und vor allem seine Inanspruchnahme von Zollfreiheiten für Tran, Walbarten und Ausrüstungsgegenstände bald auf erhebliche Bedenken.



Grönlandwalfang. Kupferstich um 1720 von Adolf van der Laan (Archiv DSM)

Gegen die ausdrückliche Zustimmung der Behörden hatte er sein Schiff in den Jahren 1741 und 1742 auf der Grundlage des alten »Reglements« ausrüsten und auch die Verarbeitung und den Verkauf der eingebrachten Barten und des Tranes durchführen lassen. Darauf mehrten sich offenbar die Proteste der sich benachteiligt fühlenden Schiffer und Händler. Für sie galten bestimmte Akzise- und Lizentabgaben auf die ein- und ausgeführten Waren und auf die Ausrüstungsgegenstände für ihre Schiffe. Da Haykens sich aber auf der Grundlage der üblichen für Im- und Exporte geltenden Bestimmungen nicht zur Zahlung derartiger Abgaben bereit erklärte, wurde ihm die Ungültigkeit des letzten Oktrois mitgeteilt.⁸ Haykens ließ durch seinen Anwalt mitteilen, daß ... *der Doctor und Secretarius Mentet Haykens die vielen jahren hero von dieser guten Stadt abgezogene Groenländische Fischerey unter Gottes zu erwartenden Seegen im vorigen jahre wiederum im gang zu bringen, ein Schiff auf Groenland ausgerüstet, also diese für die Stadt und Land sammt derselben Einwohnern sehr provitable Commerce mit sehr großen Unkosten alhie wiederum zu etabliren angefangen.*

Wie nun aber derselbe Sich nicht anders vorgestellet noch vorstellen können, oder die vor Jahren deren vorigen Interessenten der Grönländische Fischerey concedirte Freyheiten und Gerechtigkeiten wurden ihm und allen anderen in diesem wichtigen Handel Ihm folgenden Interessenten absq. Speciali renovatione concediret seyn und bleiben, zumahlen es also in gantz

Holland, Hamburg und Bremen observiret wird; auch dem im Verlaut nach im jahre 1671, [Jahreszahl gestrichen?] als weylant Tobias von Oterendorp alhie diesen Handel tentiret, mit ihm ein gleiches observiret worden, nicht weniger Euer Hochedelgeboren in dem vorigen und itzigen jahre solche Gerechtigkeiten und Freyheiten Ihm günstiglich wiederfahren lassen, alleine da Anwaldes Principalis neulichst, alß der Kraane-Meister von Speck und Baarden, wiewohl in der Kraan-Ordnung davon directe noch indirecte kein wohrt zu finden, fögliche davon nictes hätte praetendiren mögen, ja auch von den Victualien, welches gantz unerhöret, Kraan-Geld fohderen dürffen, vernommen, daß die Renovation der alten Octroyen und darin enthaltenen Freyheiten und Gerechtigkeiten, angeführter Ursachen unerachtet, allerdings von Ihm impetriere werden müße und desfalls zu scrupuliren sich keines weges im Sinne kommen läset, sondern an Euer Hochedelgeboren befehlen und erlangen zu mögen gehorsahmen, bey ihm selbst einen besonderes vergnügen gereicht.

Diesemnach gelanget zu Euer Hochedelgeboren hiemit meine bitte, alle denen bey der Grünländischen Fischerey interessirt gewesenen Kaufleuten vorhin concedirte Freyheiten und Gerechtigkeiten nummehro günstiglich zu renoviren, und was ferner zur Aufnahme dieses favorablen Handels solte gedeeyen können, nach hochgeneigtem belieben hiebey zu fügen, und die indulgirende Privilegia, auch auf die Straat-Davidsche Fischerey und Schiffen großgünstig zu extendiren.⁹

Trotz dieser Forderung, alle alten und möglichst auch neue Privilegien auf sein Unternehmen zu übertragen, wobei er geschickt auf seine großen Unkosten bei der Gründung dieses für die Stadt wichtigen Gewerbes anspielte, konnte er sich also nicht ohne weiteres auf die Lizenz- und Akzissefreiheit für Proviant und Ausrüstungsgüter für die CATHARINA berufen.

Dem Walfangreeder Haykens blieb nach der Weigerung der Stadtverwaltung nichts anderes übrig, als sich in aller Form um die Gewährung eines neuen, für das Unternehmen geltenden Oktroi zu bemühen. Er ließ seinen Antrag mit ausführlichen Hinweisen auf die besonderen Privilegien der Hamburger, Bremer und Amsterdamer Walfänger begründen. Im wesentlichen ging es dabei um die Frage, welche Zollfreiheiten in diesen Städten gewährt wurden, wenn es darum ging, Walfangschiffe mit den nötigen Fanggeräten und Proviantmengen auszurüsten. Auch dachte er an besondere Zollvergünstigungen bei der Verarbeitung der Barten und des Trans in Emden sowie bei dem Export der verarbeiteten Produkte oder der Rohstoffe. Zu einem weiteren Diskussionspunkt sollte die Frage nach der kostenlosen Benutzung der Kräne, Wippen und Winden beim Löschen der Schiffe und bei deren erneuter Ausrüstung werden. Mit seinen Anfragen in den genannten Städten hoffte Haykens, Argumentationshilfen zu erhalten, um seinem Vorhaben eine günstige Ausgangsposition in Emden zu verschaffen. Daß die anderen in der Handelsschifffahrt tätigen Reeder, sofern sie nicht doch an dem Walfangunternehmen beteiligt waren, die Binnenschiffer sowie die Kaufleute und Händler erhebliche Bedenken gegen Abgabefreiheiten größeren Umfanges für ein einzelnes Unternehmen haben mußten, dürfte verständlich sein. In der gesamten Diskussion über ein neues Oktroi vertraten die Vierziger die Belange der Schiffer, Kaufleute und Händler, denen zumindestens die gleichen Rechte wie dem Walfangunternehmen eingeräumt werden sollten.

Wie wichtig der gesamte, von Haykens initiierte Vorgang genommen wurde, zeigen die Sitzungen der *Commerciën-Commission*, bestehend aus Vertretern von Rat und Vierzigern, vom 27. Oktober, 14. November und 1. Dezember 1742 auf dem *Zoll-Hause* der Stadt.¹⁰ Am 4. Dezember schien sich die Kommission auf den vorläufigen Text des inzwischen vorliegenden Reglements zu einigen und damit zugunsten von Haykens zu entscheiden, doch waren die Bedenken der Vierziger gegen eine besondere Privilegierung noch nicht zerstreut:

... ist hiervon bey der Commerciën-Commission ouverture gegeben und als die glieder des Raths denen articulen meistens beygepflichtet, die membra des Viertziger Collegii hingegen

soutenirten, daß eins und anderes dabey zu remarquiren, worüber Sie das bedünken ihres collegii ein zu nehmen hätten, als reservirten Sie biß dahin die äußerung ihrer meynung, ward also resolviret, des folgenden tages die gantze affaire in beide collegien zu bringen¹¹

Am 23. Januar 1741 beschlossen Rat und Vierziger, dieses Kollegium hatte inzwischen die alten, aufgehobenen Walfangreglements mit dem vorliegenden Entwurf verglichen, eine Kommission einzusetzen, die sich um die endgültige Formulierung eines neuen Oktrois bemühen sollte. Die Kommission setzte sich aus den Vertretern der Vierziger von Wingene, Hessling und Budde, dem amtierenden Vorsitzenden des Kollegiums, sowie den Ratsvertretern de Pottiere, Bürgermeister der Stadt Emden, Andree und Welp zusammen; außerdem gehörte der Stadtsyndikus von Altena dazu.

Noch vorderendgültigen Einigung über das »Reglement wegen der Grünlandsund Straat-Davidschen Fahrt« beschlossen die Kommissionsmitglieder auch eine Verordnung für das Verhalten der Schiffsmannschaften an Bord und an Land.¹²

Folgt man den fünf Paragraphen, dann wollten die Stadtvertreter nicht nur für einen geregelten Dienst auf den Fangschiffen und für die Einhaltung der Heuerverträge sorgen, sondern auch mögliche Unruhen im Hafen und in den Straßen Emdens verhindern. Der am 6. Februar 1743 verabschiedete Text lautet wie folgt:

Herren Bürgermeister und Rath fügen allen Seefahrenden Leuten, Schifferen, Steuermännern, Matrosen, Bothsgesellen und allen übrigen, die sich zur Schifffahrt gebrauchen lassen, so dan männiglich denen hieran gelegen, öffentlich zu wissen, daß Sie mit zu ziehung des Viertziger Collegii nachfolgendes Reglement zu vertheilen nöthig befunden haben, gleich dieselbe hier mit ordnen und statuiren:

1

daß alle Schiffs=bedienten, so auf ein oder ander Schiff, Kauffardey, Grönlands- oder Straat= davids Fahrern sich annehmen lassen oder verheuret haben, Sie mögen heißen wie sie wollen, sich in ihrem beruf, wie treuen und ehrlichen Schiffs=bedienten geziemet mit allen gebührenden fleiß unverweßlich betragen, keinen complottirung stifften, noch sich auf einigereley praetext unter ein ander bey arbitrale straffe aufwiegelen; sondern

2

wenn über dies oder das einiger unwillie entsteht, es möge seyn wieder weme solches wolle nach zu fohdrist abgelegter und vollen führter reyße ihre habende beschwerden an dieses ohrts Magistrat aller erst anbringen sollen da dan denen geringeren und höheren bedienten so unter ihnen selbst als wen Sie auch mit denen rehderen oder diese mit ihnen zu thun hätten, gleich gutes schleuniges recht soll wiederfahren. Wie imgleichen

3

daß niemand sothane Schiff= Bediente solle vermögend seyn, seinen dienst wozu Er einmahl verdingen, vor vollbrachter reyße zu verlauffen aber ihme etwa wieder fahrenden ungleich, nach geendigter Fahrt allererst gehörigen ohrts vortragen, worauf Er, wie Art. 2 angereget ist, so dan prompte justitz zu gewarten hatt

Würde dennoch jemand sich unterwinden seinen post[?], wozu Er sich vermiethet hatt oder zu verlauffen, sich zu absentiren, oder solchen an zu treten vorwegere, soll auf anzeigen deren Rehder, oder des Schiffers, der oder dieselbe, wenn Er oder Sie haabhatt, und binnen dieser Stadt zu ertappen werden, also bald gefänglich eingezogen, und nach befinden oder zu gelde, da Sie des vermögens seyn mögten gestraffet, oder den Sie unvermögend, auf eine zur arbitrage der obrigkeit stehende frist zu wasser und brohdt hingezet, dennoch den dienst zu vollen bringen genöthiget werden

und dieweil verschiedentlich verabspühret wird, daß insonderheit die Matrosen und Bothsgesellen, wen Sie wieder zu Lande gekommen, allerhand unanständigen muthwillen auf öffentliche gaßen anrichten, jeweils auch straßenschändereyen ausüben, und allerhand übermuth betreiben wollen, dergleichen doch Ehrliebende gesellen billig verabscheuen, als dienet zur obrigkeitlichen warnemung, daß ein jeder sich in alle wegen Ehrbar, eingezogen und ordentlich betragen niemanden mit wordten oder werken beleidigen weniger auf öffentlicher gaßen gewaltsam angreifen, oder nach befinden mit gefänglicher hafft, zu wasser und brohdt, oder mit schwerer leibes straff belegt werden sollen und damit niemand sich mit der unwißheit entschuldigen könne, soll dieses an behörigen obrten affigiret werden, wonach den ein jeder sich zu richten, so dan für schimpf und schande zu hütten hatt.

Signatum Emdae in Curia den 6. Febr. 1743

Die Bestimmungen finden sich in zusammengefaßter Form in dem Oktroi in den Paragraphen 17, 18 und 19.

3. Das neue »Reglement wegen der Grünlandts und Straat Davidschen Fahrt« von 1743

Bis zum 13. Februar 1743 zogen sich die Beratungen über die endgültige Fassung des Oktrois hin, bis das neue Reglement verabschiedet werden konnte.¹³

Reglement wegen der Grünlandts- und Straat-Davidschen Fahrt

Herren Bürgermeister und Rath dießer Stadt haben mit Zu Ziehung des Viertziger Collegii zu mehrer Anraderung, Aufnahme, Anwachs und billigmäßige Regulirung des wieder in Schwung gebrachten und unter Gottes Seegen ferner zu continuirenden aus der Grünlandts- und Straat-Davidschen Fahrt zu hoffenden köstlichen Negotii für heilsam und nöthig, sodan dieser Stadt ersprießlich zu seyn geachtet, die alte Verordnung zur erforderlichen Erläuterung, Modification und Extension revidiren zu lassen, inmaßen dieselbe auf der Commissarien Relation, solche hiermit folgender gestalt renoviren, ausbreiten, modificiren und reguliren, sodan zur Richtschnur derer interessenten und des gemeinen Bestes statuiren und ordnen:

1.

Daß alle Materialia und instrumenten, als Holtz, Kupfer zum Trahn- Keßel, Hoepen von Eisen oder Kupfer gemacht oder ungemachet, Tau, Seegelwandt, Hanff, Ankers fertig quar-

deelen und andere bey der Fischerey nützenden Fässer soferne von solchen allen hier keins zu bekommen weder verfertigt wird, sondern von außen anhero gebracht werden muß, fals durch die Rehder behuf der auf Grünland oder Straat-Davids von hier abfahrenden Schiffen würrklichen emplotie, von ausserhalb Landes anhero entbohten, und daß von denen entbiettenden Stücken keins zu einigen anderen Gebrauch anfanglich weder hernacher verwendet, noch an jemanden übergetragen, entäußert, verkauffet oder vertauschet werden soll, aydlich betheuret wird, von Bezahlung der Zollen frey seyn und bleiben sollen.

2.

Werden Turf und Holtz, so zu Schiffe wird gebracht und darin verbrauchet, von sonst darauf stehenden Accise befreyet, dennoch müssen die Rehder bey Retour der Schiffe, was davon übrig geblieben und an's Land wird gebracht, ordentlich messen lassen und davon, es möge außer Schiffs genutzt werden, wo es wolle, die Accise auf hiesiges Comtoir bezahlen.

3.

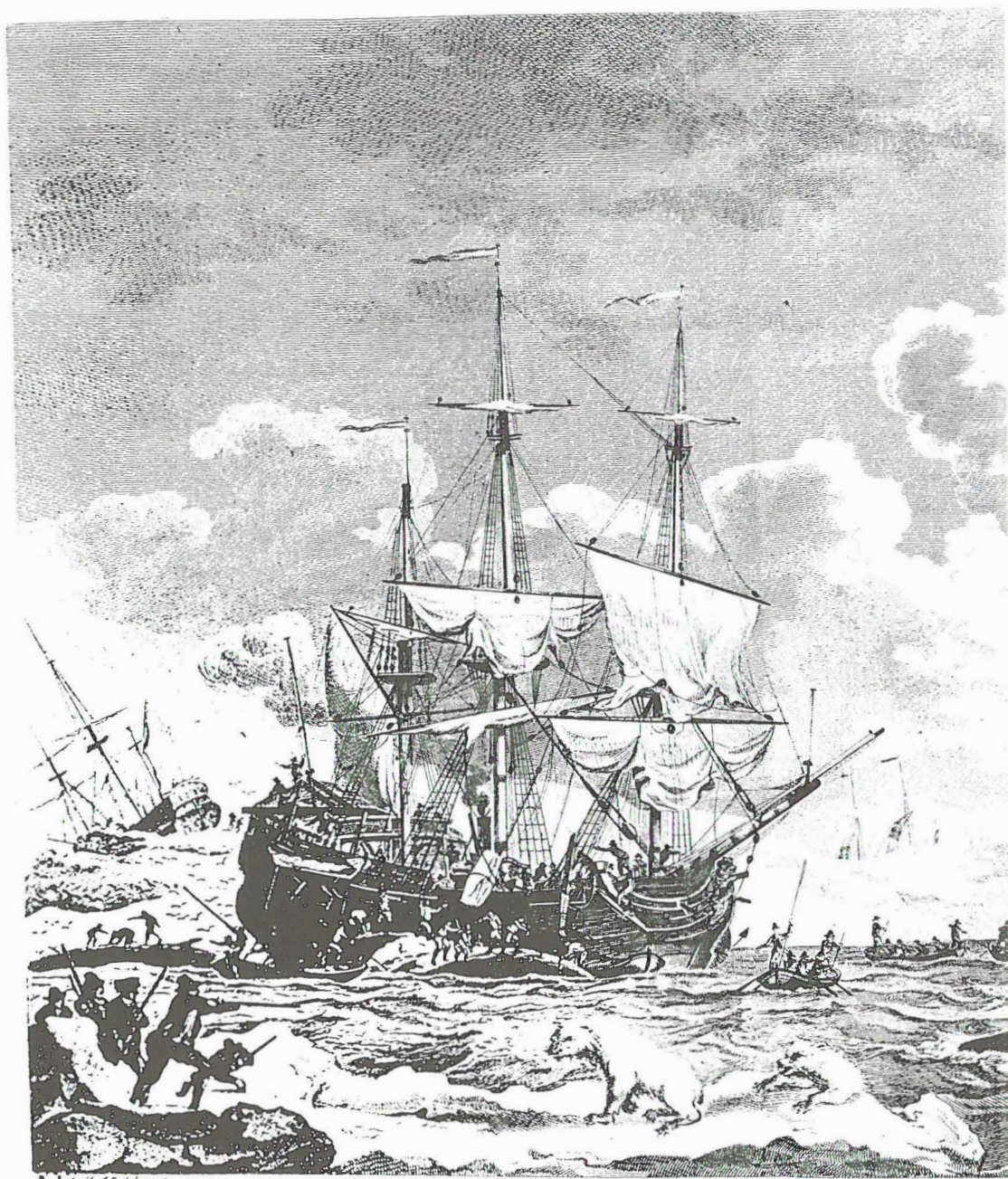
Sollen Sie die Rehder zu denen binnen dieser Stadt an Aufkafferen verhandelenden Trahn-Fäseren und quardeelen, die nechsten seyn und das Näher-Kaufsrecht haben, das würrkliche Einkaufs-Geldt aber nur zwey Stüber per Faß jedesmahl erhöhen, dennoch in diesem Verstande, daß die außerhalb dieser Stadt aufgekauft, recta nacher Holland oder anderwärts versandt werdende Fässer, soferne hier nicht zum Verkauf ausgebothen werden, unter dieser verstatteten Näher-Geltung nicht mit begriffen seyn.

4.

Sollen die Grün-Landts und Straat-Davids Fahrer so wohl in der Ausreise, als wenn Selbige lehdig oder geladen heimkommen, insoferne Sie der hiesigen Krannen, Wüppen und Winden sich nicht bedienen, von der gleichen Abgaben, nach Verlauf des itzo angetretenen Heuer-Jahres befreyet seyn, wenn aber dieselbe die Stadts-Krannen, Wüppen und Winden würrklich brauchen mögten, werden dieselbe Sich der darauf stehenden Rechten nicht entziehen, weder zum praejuditz der Stadts Gefällen an's Land oder binnen kleinen Schiffen eigene Wüppen, Winden oder dergleiche Maschinen mit welchen eben dasselbe verrichtet werden kan, zu verfertigen sich einfallen lassen, jedoch sind die Takel so binnen ihren großen Schiffen befindlich, so oft innerhalb denen selben gebraucht werden anbey die Winde auf dem Traahn-Warf hiervon ausgenommen und frey.

5.

Die Vivres und Victualien (außer dem Brohdt wovon der Impost ordentlich zu bezahlen), als nemlich Butter, Beer, Wein, Brandtwein und destillirten Waßer, nebst andern licent-bahren Waren, so auf denen Grünlands und Straat-Davids fahrerem würrklich consumirt werden, sollen zwar für deren Einladung, zu vermeidung allen unterschleifs ordentlich, nach der Rehder, auf erfodern, zu leistende äydliche Erklärung jedesmahl bey dem Licent-Comtoir angegeben, doch davon keine Accise bezahlt da aber Selbige zurück gekommen, das noch übrige nun binnen Baums gebrachte von pfachtbedienten visitirte, gepegelt und nach der quantität unwegerlich verlicentirt werden.



Aus: »De Walvischvangst«. Amsterdam 1784



M. Salticth sculps 1781.

6.

Von allen nach verleihung dieses privilegii zu schlachtenden Kühen oder Ochsen so auf deren Grün-Landts- oder Straat-Davids fahern verzehret werden, bezahlen die Rehderen aufhiesigem Comtoir per stück zwarschlechthin Einen halben Rthl. imgleichen nach dato dieses für jeden dazu destinirten Schwein bloß sechs Stüwer, ohne weitem desfälligen Ungeldern, es soll aber poena 10 ggl. von dergleichen zu diesem gebrauch zu schlachtenden Bestial nicht das allergeringste binnen dieser Stadt verbraucht, sondern was alhir davon am eßbaren Stücken vernützet und nicht zu Schiffe gebracht wird, nach dem wehrt per Thaler mit dem gewöhnlichen Licent belegt bleiben solchen endts jedesmahl ein Pfacht-bedienter, umb dasjenige, so nicht in die provisie-fäßeren eingepacket worden, zu bestehen und zu taxiren, bey dem abhauen und Einsaltzen poena 5 ggl. berusten werden, auch der rehder da davon nicht allergeringste ohne angabe weder durch ihn, noch ander, oder die Seinige verborgen oder verschweigen sich aydlich zu erklären gehalten seyn.

7.

Wird denen interessierten Rehderen vergönnet und gestattet, daß Sie gegen bloße Erlegung an diese Stadt zu entrichtenden Heuer ad zwey Rthl. per jede Lahdung, sich des alhier außer der Herr-Pforte belegenen also genandten Trahn-Wärffs ungehindert bedienen mögen, es sollen aber dieselbe binnen dieser Stadts-Wallen nirgendts eingene der Ahrt Brändereyen anlegen mögen.

8.

Dan mögen die auf Grün-Land oder Straat-Davids fahrende Schiffe mit der Lahdung an Wall-Fisch- oder Robbe-Speck, Bahrten, Robbe-Fellen und dergleichen so zur Fangst gehörig, frey ohne der mindesten Verzollung hereinsegeln und entlahden, gleich auch dieselbe freyheit haben den auf dem bemeldten Trahn-Warff gebrannten Trahn, gegen Nehmung eines, poena 1 Rthl. auf jedes verschwiegenes Faß, von dem Zoll-Comtoir zu hohlenden Einschlags-Zettels, in die Stadt und ihre eigene Keller oder Packhäuser ohne Erlegung des Zolls bringen lassen.

9.

Daferne aber von den Trahn, Bährten oder Häuten an hiesige Stadts- und Landes-Einwohner oder außerhalb Landes ichtwas verkauft wird, soll dasselbe sub poena Commissi und ander arbitral Einsehen nicht abgelieffert werden, bevor der auf dergleichen aus Holland oder sonst über See kommende wahren nach jetziger proportion, bey dem Ein- und Ausfuhr liegende Zoll behörig entrichtet und das quantum der außzusetzenden und ablieferenden Waren treulich angegeben.

10.

Haben die auf Grün Land und Straat-Davids von hier ausfahrende, und von danen zu Hause kommende Schiffe sich der Freyheit von Tonn-, Baken- und Last-Geld zu erfreuen, jedoch wenn selbige Schiffe zur andern Kauffahrdey employret werden, sind dieselbe anderen Kauf-Fahern gleich zu schätzen.

11.

Dieser Stadts Roeyer, deme solches poena 1 Rthl. per Faß jedesmahl für Einführung der Fässer kund zu machen, hatt die Roeyung auf dem Trahn-Warff gegen gewöhnliche besoldung zu verrichten, und unter dem Röeyer, daß Niemand zu nahe gethan werde, seinen Amts-Ayd zu betrachten, da Er dan innerhalb 24 Stunden nach der jedesmahligen Roeyung poena 5 gl. von dem geroeyeten eine richtige Notice auf dem Zoll-Hause einzuliefern hatt.

12.

Die Makeler der Westerschen Wahren, welche zum Verkauf des Thrans oder Bährte werden gebraucht, sollen bey der Ablieferung zugegen seyn, und eine ordentliche schriftliche Nachricht an Käufer und Verkäufer, sowohl wegen des Handels als abzulieferenden Wahren quantität und qualität, auch das Anzahl der Fässer und respective des gewichts, umb Einvermeldung des Preises der 100 Pfund Bahrte poena 5 ggl. an hiesigen Zoll einhändigen, sodann für ihre anzuwendende Bemühung respective per Faß und per 100 Pfund billig mäßig belohnet werden.

13.

Von den rohen und nicht peraeapirten Bahrten sollen, wenn, außer dieser Stadt veräußert werden, nur achtzehn Schaaf pro Cent zu entrichten seyn.

14.

Mögte sich aber ein Baleinmacher anhero mit der Wohnung setzen und sein Gewerbe alhier exerciren, soll derselbe andern Bürgern gleich behandelt werden, und seine Handthierung frey unbehindert ausüben, sodan nichts mehr als den gewohne auf die Baleinen liegende Imposition bezahlen, und da Er von denen roh einkaufenden Bahrten nach anderwärts versenden solte, mit Bezahlung der Art. 13. bemeldten und darauf liegenden achtzehn Schaaf pro Cent vollstehen.

15.

Von zum Leim-Kochen dienende sogenandte Greven und ander Abgefall soll bey dem Ausfuhr nichts mehr als achtzehn Schaaff pro cent entrichtet werden.

16.

Würde aber ein Leim-Kocher sich anhero häufiglich niederlassen und ein dergleiche Kocherei halten, soll Er mit anderen Einwohnern egal tractiret und von dem zu kochenden Leim mit Auflagen nicht höher beschweret werden, als biß dato herkommens ist, wo Er aber die noch nicht zu Leim gemachte Greven oder ander abgefall so ungepraepariret außerhalb der Stadt verschicken mögte, soll Er lehdiglich die art. 15 gemeldet achtzehn Schaaff pro Cent dabey erlegen.

17.

Die Bediente, so auf ein- oder ander der Grün-Landts- oder Straat-Davids- wie auch andern Kauffardeck-Schiffen sich annehmen lassen, und verheuret sind, Sie mögen heißen wie Sie wollen, sollen Sich in ihrem Beruff, wie treuen und ehrlichen Schiff-Bedienten geziemet, mit allem gebührenden Fleiß unverweßlich betragen, keine complottirung stiften, noch sich auf einigerley praetext unter einander aufwiegeln, sondern wann über dies oder das einiger Unwille entstehet, es möge seyn wieder weme solches wolle, nach zufohdrist abgelegter und vol-lenführter Reyse ihre habende beschwerden an dieses Ohrts-Magistrat allererst anbringen, da dann denen geringeren und höheren Bedienten, so unter ihren selbst, als wem Sie auch mit denen Rhederen, oder diese mit ihren zu thun hätten, gleich gutes schleuniges Recht wiederfahren soll.

18.

Niemand sothaner Schiff-Bedienter soll vermögend seyn, seinen Dienst vor vollbrachter Reyse wo zu Er verdungen, willkührlich zu verlauffen, sondern ihme etwa wiederfahrendes Ungleich nach geendigter Fahrt allererst gehörigen Ohrts vortragen, worauf wie art. 17 ange-reget ist, Er dan promte justitz zu gewarten hatt.

19.

Würde dennoch Jemand sich unterwinden seinen Post wozu Er sich einmahl vermitet hatt, zu verlauffen, sich zu absentiren oder solchen anzutreten verweigern, soll, auf Anzeige derer Rhederen, der oder dieselbe, wann Er oder Sie habbafft und binnen dieser Stadt zu ertappen seyn werden, alsbald gefänglich eingezogen und nach befinden oder in Gelde, da Sie des vermögens seyn mögten, gestraffet oder da Sie unvermögend, auf eine zur Arbitrage der Obrigkeit stehende frist zu Wasser und Brohdt hingesetzt, dennoch den dienst zu vollenbringen ge-nöthiget werden.

20.

Und wie Bürgermeister und Raht der Zuversicht leben, daß die Rheder und Interessenten, wann von Gott mit glücklicher Fahrt gesegnet werden, es an Sich billig und redlich achten müs-sen, daß Sie die Verleihung dieser so importanten Vorrechten mit einiger Erkäntlichkeit ver-guten, so begehren zwar dieselbe wie an Theils anderen Ohrten, daß von jedem Fisch eine ziemliche discretion abgeworffen werde, gebräuchlich, dafür keine an der Stadt zu entrich-tende Vergeltung, noch im Ausfahren noch Heimkunfft, sondern sind hierbey lehdiglich der Armen und Nothdürftigen Eingedenck, Recommendirend angelegentlich, daß ein jeder, nach-dem die Fisch-Fangst einträglich seyn wird, die Armen, durch jedesmahlige Abwerffung reich-licher Allmosen in die auf dem Zoll-Hause hangende Büchse generius bedencken.

21.

Dieser in Absicht der Rheder auff zehen Jahr vergünstigenden Vorrechten Erneuerung, soll poena frustrationis privilegiorum bey verfließender Zeit ordentlich gesucht werden, wornach Bürgermeister und Raht sich vorbehalten, Selbige zu ändern, zu vermehren, zu vermindern, und da es die Umstände erfodhern, solche insgeheel aufzuheben.

Befehlen demnach, daß ein jeder so dieses angehen mag, ins besonder auch dieser Stadt zoll- und Pfacht-Officianten, Buchhalter, Visiteur und Diener, so viel an einen jeden von ihnen, in alle wege bey willkührlicher Straffe und nach Beschaffenheit der Umstände, bey Verlust ihrer Bedienung hiernach sich zu richten, Niemand zu benachtheilen mit keinem durch die Finger sehen, noch der Stadt interest zu verwahrlohen haben. Und damit keiner der Unwissenheit sich zu entschuldigen habe, soll man diesem Reglement eine Copey sowohl an Zoll- als Pfacht-Comtoirs hieselbsten zugestellet und das original mit aufgezeichneter relation wieder eingebracht werden.

Signatum Emdae in Curia den 13 ten Februari 1743

Ad mandatum Senatus Speciale

M. Stöschius Secretarius

Das Reglement sah die Freiheit von den üblichen Lizentabgaben bei dem Erwerb von Materialien für die Ausrüstung der Schiffe und für die benötigten Fanggeräte vor. Damit konnte Haykens sein Schiff auch weiterhin zu Beginn der Fangsaison kostengünstig auflären lassen.

Für die Versorgung der Mannschaft auf See war nun auch der akzisefreie Einkauf des Provianten möglich; die Reeder mußten allerdings den an Bord gebrachten Proviant ordnungsgemäß angeben. Von den Abgabenbefreiungen war jedoch der Brotproviant ausgenommen worden. Auch für Rind- und Schweinefleisch blieben die Erhebungen der Verbrauchsabgaben bestehen. In dem Paragraphen 6 werden für den unerlaubten Verkauf von Fleischproviant innerhalb der Stadt hohe Strafen angedroht. Bei der Rückkehr eines Walfängers in den Emdener Hafen durften jedoch die noch an Bord befindlichen Lebensmittel nicht eher an Land gebracht werden, bis die übliche Akzise gezahlt war. Diese Bestimmung sollte unerlaubte Geschäfte mit Lebensmitteln verhindern und damit Konkurrenzsituationen für die Emdener Kaufleute verhindern.

Günstige Bedingungen gab es für den oft kostspieligen Ankauf der Fässer, die für den Transport von Speck und Tran auf See und an Land gebraucht wurden. Die Fässer konnten auch außerhalb Emdens und damit bei anderen Böttchern erworben werden, wenn bei der Einfuhr in die Stadt zwei Stüber entrichtet wurden. Die Böttcher und Kaufleute in Emden erhielten in diesem Fall keine besondere Monopolstellung eingeräumt.

Entgegen der sonst üblichen Praxis hatte ein Walfangunternehmen bei der Rückkehr der Schiffe das ansonsten im Hafen erhobene Tonnen-, Baken- und Lastgeld nicht zu zahlen. Die eingebrachte Beute an Speck, Tran und Walbarten war solange von der Akzise befreit, wie sie in Emden gelagert oder verarbeitet wurde. Den Reedern und Kaufleuten des Walfangunternehmens stand es sogar frei, diese Rohprodukte in ihren eigenen Speichern zu lagern.

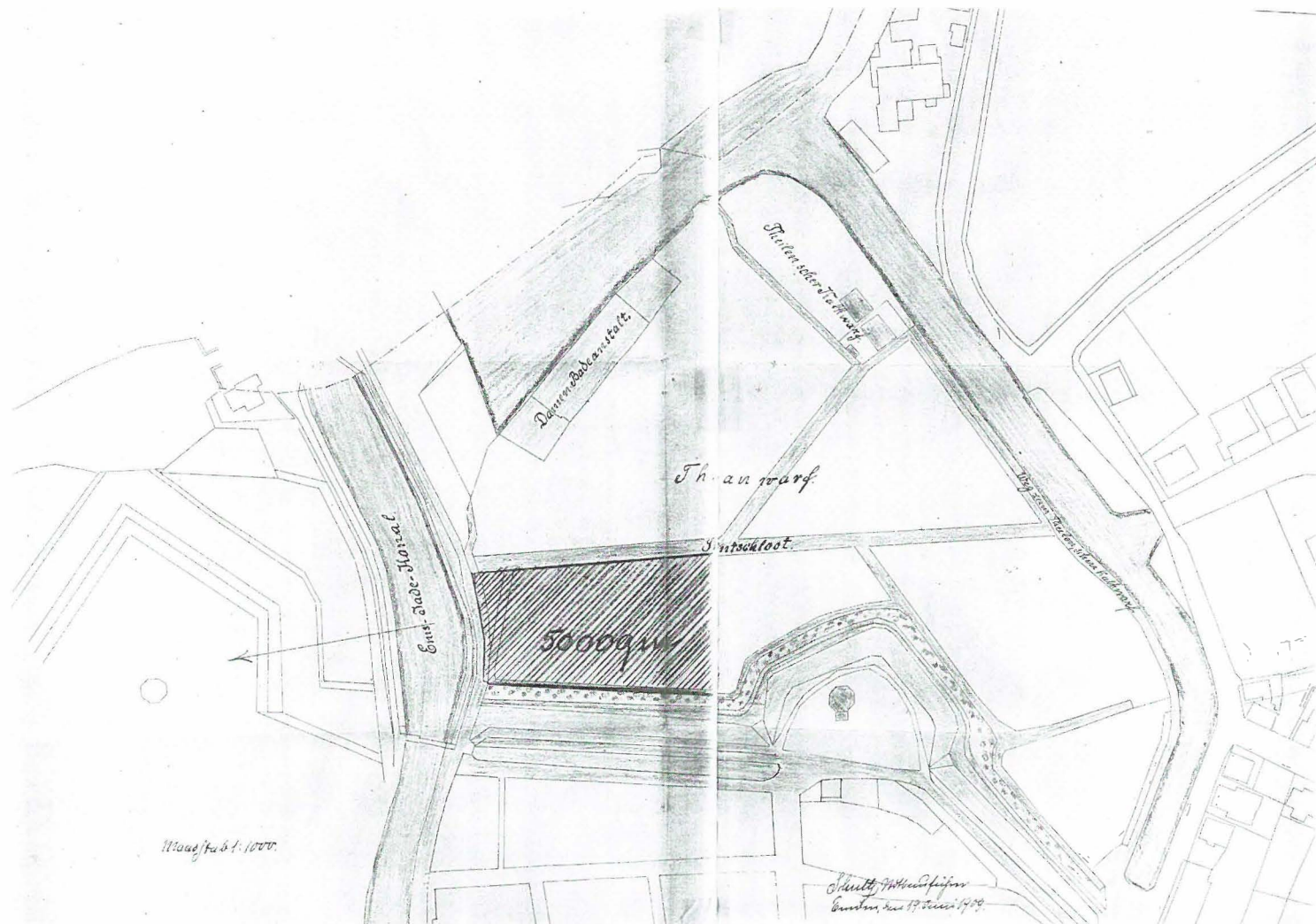
Interessant ist weiterhin, daß die Benutzung der Tranbrennerei auf der städtischen Tranwarf mit zwei Stübern pro Schiffsladung zu entgelten war.

Für den Export der Fangprodukte, zu denen auch Robbenfelle gehören konnten, hatten die Reeder und Kaufleute folgende Abgaben zu zahlen:

für 1 Quardeel Tran	8 Stüber Zollgeld
	2 Stüber Tonnen- und Bakengeld
für Fischbein	1 Stüber pro 1 Reichstaler
für 100 Pfund Walbarten	2 ostfriesische Gulden, 5 Stüber

Die mit dem Oktroi vom 13. Februar 1743 festgelegten Abgaben blieben trotz aller späteren Einwände bestehen.

Weitere Bestimmungen regelten das genaue Ausmessen der mit Tran gefüllten Fässer durch den vereidigten Stadtroyer und den Verkauf der sogenannten Grönlandwaren in Anwesenheit



Ausschnitt aus dem Urkataster der Stadt Emden von 1872 nach einem Entwurf für das Atlasblatt Emden (Institut für vergleichende Städtegeschichte, Münster)

von Emder Maklern. Für die Benutzung der städtischen Kräne, Wippen und Winden hatten die Grönlandfahrer die auch sonst in der Stadt erhobenen Abgaben zu zahlen; sie konnten aber mit bordeigenen Mitteln ihre Ladung löschen oder den Kran auf der Tranwarf unentgeltlich nutzen.

Außerdem folgen in dem Text noch Angaben über Baleinmacher und Leimkocher, die sich in Emden mit ihrem Gewerbe niederlassen wollten. Um diese Berufe nach Möglichkeit in die Stadt zu holen und um damit neue Gewerbe zuweilen aufzubauen, sollten die Interessenten den Bürgern der Stadt von Anfang an in allen Rechten gleichgestellt werden.

Im Vergleich mit den Walfangbestimmungen der Städte Hamburg und Bremen waren die Abgaben beim Verkauf von Tran und Barten hoch bemessen und damit den Emder Regelungen angepaßt. Auch für den Schiffsproviand an Brot und Fleisch, der von der Akzisefreiheit ausgenommen war, hatten die Emder Gesellschaften mehr Geld aufzuwenden. Lediglich bei der freien Einfuhr von Schiffs- und Fangausrüstungen waren sie hier besser gestellt.¹⁴

Wie noch zu zeigen ist, führte die als störend empfundene städtische Aufsicht – zu denken ist dabei an den Royer und an die Kran- und Zollbediensteten – zur Umgehung der Zollbestimmungen, wann immer dieses möglich war. Eine Kommission, die vom Magistrat eingesetzt wurde, deckte später Verstöße für die Jahre 1745 bis 1747 auf.

Die Einsprüche der Vierziger werden unter Umständen die starre Haltung der Stadt beeinflusst haben, als es um eine großzügigere Handhabung der Akzise- und Lizenzbestimmungen ging. Dieses mag um so erstaunlicher sein, wenn man bedenkt, daß die Stadt noch 1720 bei dem Landesherren um ein möglichst umfassendes und freies Privileg für eine neue Walfangkompanie nachsuchte. Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, entspricht dieses Verhalten der städtischen Vertreter der uneinsichtigen Haltung bei den Versuchen zur Neuregelung des Vorbeifahrtsrechtes auf der Ems und bei der Behandlung fremder Schiffer und Kaufleute.

Die in dem Artikel 7 genannte Tranwarf »außer der Herr-Pforte« ist im heutigen Stadtbild nicht mehr zu erkennen. Sie lag aber außerhalb der städtischen Wallanlagen östlich vom Stadtzentrum. Die von den Fangschiffen mitgebrachten Fässer mit Walbarten, Speck und anderer Fangaubeute mußten in einem der als Hafen dienenden Delfte gelöscht werden, da die Grönlandfahrer nicht bis zur Tranwarf geschleppt werden konnten.¹⁵

Wie sehr die Einwohner der Stadt sich gegen eine Trankocherei innerhalb der Wallanlagen wehrten, zeigt ein Ausschnitt aus einer umfangreichen Beschwerdeschrift aus dem Jahr 1643. Demnach hatte die »Compagnie des Groenländischen Fischfanges«¹⁶

... umb eine sichere platze, da Sie das Speck der Wallfisch kochen und den Traen bereiten möchten, suppliciret, auch erhalten, daß Ihnen bey der großen Mühlen anß Tieff der Korbmachers Werff ist provisionaliter testiniret und zugewiesen worden; wan aber die gantze Burgerschafft des orts, wegen des übeaus großen und unverträglichen gestancks nicht allein uber die maßen sehr dardurch ... modiret werden, sondern auch die wohnungen nächst dabei gelegen verlassen und unbewohnet lassen muß, ia solches die bleiche gantz und gahr verderben, undt sonderlich die Brouwereien, so denselben gestanck nicht vertragen können, hiedurch gantz und gahr zernichtetet würde. Deßwegen auch zu Horn, Ambsterdam, Rotterdam und an andere örter, daselbst solch Walfisches Speck gesotten wirt, die hütten und keßeln außerhalb der Statt geschlagen und gesetzet werden, damit wegen des großen gestanckes keine Kranckheiten, wie man in anfang genugsamb erfahren, weiter grassieren möchte ...

Die Betroffenen baten deshalb den Rat, der damaligen Compagnie einen Platz für die Trankocherei außerhalb der Stadt zu überlassen. Für die Reeder des 18. Jahrhunderts lag diese Tranwarf schon außerhalb der zentralen Bebauung. Im Reglement hieß es dementsprechend, *es sollen aber dieselbe binnen diese Stadts-Wallen nirgendts eigene der Abt Brandereyen anlegen mögen.*

4. Die Entwicklung des Emders Walfanges bis 1756

Folgt man den Angaben von Wiechers und von van Loh, dann wurde bereits 1742 zunächst von M. Haykens mit dem Schiff *DE JONGE NICOLAÏ* ein zweiter Walfänger in Fahrt gebracht, Unter dem Kommandeur Jannes Jannesz Eyben erbeutete die Mannschaft 1742 zwei Wale. Im Jahre 1743 ist offenbar ein Wechsel in den Besitzverhältnissen eingetreten; so wurde R. de Bruin Korrespondentreeder des Schiffes.¹⁷

Betrachtet man die wenigen erhaltenen Übersichten über die Fangergebnisse der Walfänger für die Jahre 1743 bis 1744, dann hat es in diesem Zeitraum lediglich zwei Fangschiffe in Emden gegeben. Ein Walfänger gehörte mit Sicherheit M. Haykens und ist die *CATHARINA* oder auch *DE JUFFROUW CATHARINA*. Das zweite Schiff muß von dem Reeder R. de Bruin ausgerüstet worden sein, da für ihn die angelandeten Quardeelen ausgemessen wurden.

In der »Opsteel wegen de Groenlandse Visserie« heißt es¹⁸:

1743 is de Heer Haykens Schip gebleven, en dat van Mons. de Bruin in Compagnie heeft niets gevangen int Jaar 1743

Für Haykens brachte das Jahr 1743 eine Krise, als seine *CATHARINA* vor Borkum sank. Das Schiff hatte den Emders Hafen am 1. März 1743 verlassen. Da in diesen Jahren das Emders Fahrwasser vom Hafen bis zur Ems allmählich versandete, konnten größere Schiffe zeitweilig nur bei günstigen Winden und Hochwasser die Ems oder den Hafen erreichen. Die *CATHARINA* gelangte im ausgerüsteten Zustand erst am 7. März bis zum tieferen Emsfahrwasser bei der Reede am Hoek von Logum. Die Weiterfahrt zur Osterems bei Borkum konnte erst am 12. März erfolgen, wo offensichtlich noch einmal geankert wurde. Ein schwerer Nordwest-Sturm am 7. April ließ das vor Anker liegende Schiff driften. Da die Gefahr bestand, in die Brandung des Möwensteerts zu geraten, wurden die Ankertaue gekappt; aber nach kurzer Zeit strandete der Walfänger bei der Borkumer Balje auf der »Ronde Plaat«. Als das Schiff bei Ebbe trocken lag, schien eine Bergung der *CATHARINA* ausgeschlossen zu sein. Nach der Besichtigung durch den Emders Schiffbaumeister Fontes am 14. Mai blieb dem Eigner nichts anderes übrig, als die Fleute aufzugeben. Sofern sich noch Ausrüstungsgegenstände bergen ließen, geschah dies am 10. Juni, um das Wrack dann der See zu überlassen.¹⁹

Dennoch ließ sich Haykens nicht entmutigen und brachte schon 1744 eine neue Fleute mit dem Namen *CATHARINA EN HERMANNUS* in Fahrt. Das Kommando über das 128 Lasten große Schiff hatte wieder der Borkumer Weyert Melcherts Bott. Über die Größe des Schiffes liegt eine Angabe vor, die eventuell mit dem 1747 beabsichtigten Verkauf der *CATHARINA EN HERMANNUS* in 1/16 Parten in Verbindung gebracht werden kann. Damit findet sich auch der wichtige Hinweis, daß dieses Schiff dann mehreren Partenreedern gehören sollte und, so ist anzunehmen, auch gehörte.

*Hetzelve [d.h. die CATHARINA EN HERMANNUS] is lang over Steven 109 Voet, wyt by de eerste Balk voor't groote Luyk binnen zyn Huyt 27 ³/₄ Voet; Hol in't Ruym by de eerste Balk voor't groote Luyk op zyn Uytwatering 12 Voet; 't Verdeck by de eerste Balk voor't groote Luyk hoog an Boord 6 ¹/₂ Voet 5 Duym, alles Amsterdamer Voeten*²⁰

Bis zu dem spektakulären Ende des Walfangreeders Haykens im Jahr 1748 blieb die *CATHARINA EN HERMANNUS* in Fahrt.

Im Jahr 1744 und damit nach der Veröffentlichung des Oktrois rüstete der genannte Emders Reeder R. de Bruin mit dem Schiff *DE JONGE DIRK* einen Walfänger aus. Als Kommandeur war zunächst Hendrich Jansz(en) Hollander an Bord, später übernahmen erst Gerrit Frikz (Frerichs) und dann Jan Grindet das Kommando.²¹

Zwei Jahre später, nämlich 1746, beteiligte sich eine neue Kompanie um den Kaufmann J. Y. Baumann oder Boumann an der Ausrüstung eines Walfängers. Diesmal sind der Bürgermeister Dr. J. de Pottère, der Ratsherr G. Welp, der Administrator H. Groeneveld aus dem Ems-

ort Jemgum, der Rentmeister J. de Potttere, sowie die Kaufleute Meinhard Wychers, Ysaak Boumann, Gerrit Janssen Backer und Willem van Olst zu ermitteln. J. Y. Boumann sollte 1751 zusammen mit dem Vierziger M. Wychers und dem Emden Bürgermeister de Potttere die Genehmigung zur Gründung einer Werft in Emden erhalten. Als Kommandeure fuhren zunächst von 1746 bis 1750 Jan Grindet und bis 1754 Gerret Freeriks de Jonge auf dem Schiff. Mit der in Fahrt gebrachten, 130 Lasten große Fleute UNIE waren damit vier Fangschiffe in Emden beheimatet.

Von der UNIE sind zwei Besatzungslisten überliefert, von denen eine an dieser Stelle mitveröffentlicht werden soll.²²

Besatzungsliste des Emden Walfängers DE UNIE vom 8. April 1748

<i>Commandeur</i>	<i>Jan Grindet</i>
<i>Stuurmann</i>	<i>Jan Janssen Olfers</i>
<i>Speeckschneider</i>	<i>Nanne Geerts</i>
<i>sein Maat</i>	<i>Galt Janssen</i>
<i>Harpunier</i>	<i>Jan Witkop</i>
<i>Harpunier</i>	<i>Jacob Hindriks</i>
<i>Harpunier</i>	<i>Jan Hindriks</i>
<i>1. Zimmermann</i>	<i>Juejen Christians Gunther</i>
<i>1. Kuper</i>	<i>Hyle Bok</i>
<i>Bootsmann</i>	<i>Harm Dirks</i>
<i>Schemann</i>	<i>Meewe Galts</i>
<i>Koch</i>	<i>Rybe Eeden</i>
<i>Meister</i>	<i>Comrad Beelen</i>
<i>Unterrzimmermann</i>	<i>Evert Garrelts</i>
<i>2. Kuper</i>	<i>Hinderk Lambertij</i>
<i>Matrose</i>	<i>Hinderk Tammen</i>
<i>Matrose</i>	<i>Menke Meenkes</i>
<i>Matrose</i>	<i>Wolter Anthonij</i>
<i>Matrose</i>	<i>Harm Hinderk Bontjes</i>
<i>Matrose</i>	<i>Ysaac Abrahams</i>
<i>Matrose</i>	<i>Dirk Gerrits</i>
<i>Matrose</i>	<i>Philips Geerts</i>
<i>Matrose</i>	<i>Abel Zijmens</i>
<i>Matrose</i>	<i>Roelef Dyken</i>
<i>Matrose</i>	<i>Ritzer Pieters</i>
<i>Matrose</i>	<i>Eylert Beerents</i>
<i>Matrose</i>	<i>Yme Janssen</i>
<i>Matrose</i>	<i>Bartelt Laat</i>
<i>Matrose</i>	<i>Onne Tjarks</i>
<i>Matrose</i>	<i>Hinderk Everts</i>
<i>Matrose</i>	<i>Engbert Hindriks</i>
<i>Matrose</i>	<i>Comrad Kobelien</i>
<i>Matrose</i>	<i>Harbert Harberts</i>
<i>Matrose</i>	<i>Abraham Berents</i>
<i>Matrose</i>	<i>Tjark Berens</i>
<i>Matrose</i>	<i>Reint Adraansz</i>
<i>Matrose</i>	<i>Claes Helmers</i>
<i>Matrose</i>	<i>Jilber Eeden</i>

<i>Matrose</i>	<i>Geede Toben</i>
<i>Matrose</i>	<i>Willem Lubben</i>
<i>Matrose</i>	<i>Berend Freeks</i>
<i>Matrose</i>	<i>Christiaan Lodewijk</i>
<i>Matrose</i>	<i>Hindrich Janssen</i>
<i>Matrose</i>	<i>Jacob Harms</i>
<i>Matrose</i>	<i>Jan Jacobs</i>
<i>alle inwoonden hier te plaats en in Oostfriesland.</i>	

Für Mentet Haykens sollte die Fangfahrt seiner CATHARINA EN HERMANNUS während der Saison 1746 zunächst zu einem großen Erfolg werden.²³ Das Schiff hatte Emden am 5. März verlassen und war wieder in die nördlichen Gewässer gesegelt. Dort sichtete man am 31. Mai auf 80° Nord einen Walfänger, der, von seiner Mannschaft verlassen, auf einer Eisbarriere festsaß. Die in Amsterdam beheimatete VROUW MARGARETHA war, so stellten die Emden bei ihrer Untersuchung fest, noch intakt und hatte zudem die Ausbeute von vier gefangenen Walen an Bord. Der Kommandeur der CATHARINA EN HERMANNUS, Weyert Melchert Bott, ließ den aufsitzenden Walfänger von der Barriere herunterziehen und in die Magdalenen-Bay bringen. Hier übernahmen die Emden die Ladung und die Takelage des Amsterdamer Schiffes. Anschließend wurde die VROUW MARGARETHA in Brand gesetzt und zerstört. Mit der auf diese Weise gewonnenen Ausbeute von 624 Tonnen Tran und 18743 Pfund Walbarten kehrte die CATHARINA EN HERMANNUS nach Emden zurück.

Die Mannschaft der VROUW MARGARETHA war offensichtlich von einem anderen Schiff gerettet worden, denn der Reeder Ockhuysen erfuhr von seinem Kommandeur von dem merkwürdigen Verschwinden seines Schiffes. Im Verlauf der alsbald begonnenen Suchaktion konnte der Reeder den wahren Ablauf der Ereignisse und die unrühmliche Rolle der Besatzung der CATHARINA EN HERMANNUS ermitteln.

Nach dem sogenannten »Groenländischen Recht« hätten Haykens und seine Schiffsmannschaft für die Bergung der VROUW MARGARETHA die Hälfte der Ladung oder deren Gegenwert als Bergelohn beanspruchen können. Dem Reeder Ockhuysen aber hätte die andere Hälfte zugestanden. Ockhuysen mußte aber die bittere Erfahrung machen, daß sein Anliegen von der Emden Verwaltung nicht weiter verfolgt wurde und daß offensichtlich auch die Besatzung des Emden Schiffes sich an den abenteuerlichen Vorfall nicht erinnern konnte oder wollte. Als der Amsterdamer Reeder daraufhin seine Beschwerde vor den Königlichen Hof in Berlin brachte, setzte eine offizielle Untersuchung des Vorfalles ein. Die Stadt Emden erhielt eine Kopie des Beschwerdeschreibens und sollte den Vorfall weiter verfolgen.²⁴

Die niederländische Übersetzung des französischen Textes lautet:

De ondergeschrevene Minister Plenipotiaris van de Republyk der Vereenigte Provincien van Nederland, heeft de eere an Uwe Excellentie voortestellen, dat Weyert Melcherts Bot, Commandeur van het Schip CATHARINA HERMANNUS, in den voorledenen jaere in Embden uitgerust ter Walvis-Vangst, vindende in de Zee van Groenland het Schip VROUW MARGARETHA Commandeur Willem Frederiks, toebehoerend an Pieter van Ockhuysen en Interessendens, verlaten voor den Commandeur en zijn Volck, ter oorsaeke van Storm na sig genoemet heeft een gedeelte van de Scheeps effecten, so wel als van de vangst, met het grootste gedeelte van't Speck en van de barden van 4 walvissen. Tot Embden koomende heeft zig de genoemde Ockhuysen geaddressert an Mentet Haykens boekhouder van genoemde Schip, om wederom te vorderen de helfte van allen't goet geboregen was uit het Schip VROUW MARGARETHA in gevolge van de Ordonnantien op dit stuck gemaakt en dewelke haar gedraeget hebben alle de Walvis-Vangers van Hamborg, Bremen en selfs Embden redert veele jaaren.

Ondertuschen heeft de gesegde Mentet Haykens geweigert dese billike begeerten te voldoen, alwaren de ondergeschrevene Minister belast is by Uwe Excellencien antehouden, ten einde het haar gelieve an de Magistrat van Embden te ordonneeren dat goede en. prompte Justitie geschiede an Pieter van Ockhusen, overeenkomstig met de voornoemde ordonnantie dewelke tot gemeene best van alle geinteressenders in de geeyde Visch-Vangst, altoos heiligtick geobserveert ist.

Berlin, den 27 Januarij 1747

de Ganskel

Die Untersuchung gegen Haykens fiel in die Zeit, als gegen diesen ohnehin Vorwürfe wegen der Veruntreuung städtischer Gelder und der Hinterziehung von Zollabgaben von Transporten erhoben wurden. Auf diese Ereignisse soll im folgenden noch eingegangen werden.

Offenbar konnten die einzelnen Bestimmungen des Oktrois nicht alle denkbaren Probleme regeln. Eine städtische Kommission beschäftigte sich 1747 mit dem Paragraphen 13 des Reglements. In diesem war festgelegt, daß von den verarbeiteten und unverarbeiteten Barten 18 schaaft pro cent zu zahlen seien. Die Reeder hatten bei ihren Verkäufen die von ihnen zu leistenden Zahlungen zu ihren Gunsten korrigiert. Nach langen Verhandlungen der aus Mitgliedern von Rat und Vierzigern bestehenden Kommission wurde der umstrittene Paragraph am 1. März 1747 geändert.²⁵

Erläuterung des im obigen Reglement enthaltenen 13. Articuli, welche hierzu subnectiren, und denen Zoll-Commissariis zur Nachachtung insinuiren gutgefunten worden:

Weil in ansehung des 13. Articuls sich einige Schwärigkeit hervorgethan, wie es nemlich zu halten wäre, wenn die unbereitete bährte unverkauft, nach anderwärts versendet werden mögten, so haben Burgermeistere und Raht mit genähmigung des Viertziger Collegii, diensamt zu seyn erachtet und beschlossen, gestalt von denen, ieder dem dato des Reglements versendeten und ferner zu versendenden nicht praeparirten Wallfisch-bährten, welche bey der Abschickung, poena jedesmahl 2 Rtl. auff hiesige Wage gewogen werden müssen, selbige mögen dann verkauft oder unverkauft seyn, per hundert pfund zwey gulden fünf Stuiwer, und was unter hundert pfund beläufft, fünf pfund gegen einen guten groschen oder 2 1/4 stuiver gerechnet, nach proportion, an hiesigen zoll bezahlet und bey der Zoll Angabe die abzusendende quantitäten derer pfunde unausbleiblich durch einen Wage-zettel bescheiniget werden sollen, da dann die Zoll-Commissarii allemahl solches Wage-Zettel, bey ihrer desfällige Ladhungs-Zettelen zu verwahren, und bey denen Zoll-Rechnungen, hiesigen zu deren Einnnehmung erscheinenden Deputatis unfehlbahr mit vorzuzeigen haben.

Decretum Embdae in Curia, den 1ten Martii 1747

Damit war diese strittige Frage gelöst worden, doch hatten die Untersuchungen erhebliche Unregelmäßigkeiten aufgedeckt. So hatten die städtischen Zollbedienten für die verkauften Walbarten keine Zollgelder erhoben, da sie offensichtlich von den Bestimmungen des Reglements nur ungenaue Vorstellungen hatten. Ausgerechnet der städtische Sekretär und Zollkommissar Haykens mußte vor der Kommission zudem eingestehen, daß sein Unternehmen für die Jahre 1743 bis 1747 keinen Zoll für den in Emden und Ostfriesland verkauften Tran bezahlt hatte. Die vorgebrachte Entschuldigung, auch bei anderen Menschen könnte ein derartiges Versehen geschehen, fand wenig Anklang. Bis zur Nachzahlung oder der Ersatzlieferung der hinterzogenen Beträge sollte *zollkommissariis kein tractament validiret* werden.²⁶

Daß auch die anderen Gesellschaften den städtischen Zoll nach Möglichkeit über ihre Geschäfte im unklaren gelassen hatten, geht aus den Untersuchungsberichten zwar hervor, doch werden die Namen der beteiligten Personen im Gegensatz zum Zollkommissar Haykens

nicht ausdrücklich genannt. Im Zusammenhang ihrer Untersuchungen ließ die Kommission eine Aufstellung der Fangergebnisse für die Jahre 1743 bis 1746 anfertigen.²⁷

Een Opstel wegen de Groenlanse Visserie

1743	is de Her Haykens Schip geblieven en dat van Mons. de Bruin in Compagnie beeft niets gevangen int Jaar 1743	
1744	in Septembr. voor de H. Secretarius Haykens geroeit	Quardelen 183
1745	den 15. Sept. geroeit	Quardelen 142
1746	den 6. Septembr. geroeit Nog van de geborgen Traan groeit	Quardelen 211 Quardelen 101
		Quardeelen 637
1744	in Octobr. voor Mons. de Bruin in Compagnie geroeit	Quardeelen 32
1745	Nit geroeit	
1746	den 7. Octobr. voor dieselve Comp. geroeit	Quardeelen 86
		Quardeelen 118
1745	den 29. Septemb voor Mons. de Bauman in Compagnie geroeit	Quardeelen 103
1746	den 3. Octobr. voor deselve Comp. geroeit	Quardeelen 163
(onderstond:) Jurjen		Quardeelen 266
Sander (Stats		637
Roejjer)		118
		266
Het geheel		1021 Quardeelen

Die abnehmenden Fangergebnisse veranlaßten R. de Bruin am Ende der Fangsaison 1746 zur Aufgabe seines Unternehmens. M. Haykens geriet in die mehrfach erwähnten Schwierigkeiten und konnte seine Geschäfte nicht mehr weiterführen. Entgegen der Darstellung, mangelndes Kapital habe zum Bankrott und damit zur Aufgabe geführt, liegt der Grund meines Erachtens an anderer Stelle. Haykens hatte neben seinen Zollhinterziehungen und der Mißachtung des »Groenländischen Rechtes« auch größere städtische Geldsummen veruntreut und zu seinen Gunsten verwendet. Der drohenden Festnahme und eingehenden Untersuchung konnte er sich durch die Flucht in die Niederlande entziehen. Damit hatte dieses Walfangunternehmen ein unrühmliches Ende gefunden.²⁸ Bis zum Siebenjährigen Krieg (1756–1763) lief nur noch die UNIE Jahr für Jahr von Emden zum Walfang aus.

Von den Gefahren bei den Fangfahrten im Eismeer berichtet das folgende Protokoll von der Reise der DE UNIE im Jahr 1754.²⁹ Nach anfänglich gutem Reiseverlauf von 47 Tagen kam das Schiff in den grönländischen Gewässern an. Nach der Untersuchung des Schiffsrumpfes auf eventuelle undichte Stellen setzte der Kommandeur die Fahrt mit einem intakten Schiff bis an den Rand eines Eisfeldes fort. Dort gerieten mit dem Emden Walfänger noch zwölf weitere Schiffe durch Eispressungen in arge Bedrängnis. Während der Untergang von drei Fangschiffen in dem Bericht bezeugt wird, konnte die UNIE befreit werden. Der aufgetretene Schaden

am Schiffsrumpf zwang jedoch zur Aufgabe der Fangfahrt und zur schnellen Rückkehr nach Emden.

Wir, Bürgermeister und Rat der Stadt Emden, urkunden und bezeugen mit diesem, der vollen Wahrheit, daß vor uns persönlich erschienen und anzeigen:

<i>Commandeur</i>	<i>Gerrit Fredericks de Jonge</i>	<i>41 Jahre alt</i>
<i>Steuermann</i>	<i>Esders Icken</i>	<i>48 Jahre alt</i>
<i>Harpunier</i>	<i>Peter Janssen</i>	<i>42 Jahre alt</i>
<i>Loodsmann</i>	<i>Mewes Galts</i>	<i>45 Jahre alt</i>
<i>Schiemann</i>	<i>Ritzer Peters</i>	<i>34 Jahre alt</i>
<i>Koch</i>	<i>Jacob Harmens</i>	<i>25 Jahre alt</i>
<i>Zimmermann</i>	<i>Jan Claessen</i>	<i>25 Jahre alt</i>
<i>Matrose</i>	<i>Geerd Claessen</i>	<i>21 Jahre alt</i>
<i>Matrose</i>	<i>Herm Claessen</i>	<i>22 Jahre alt</i>
<i>Matrose</i>	<i>Hinrich Eewen van Ottum</i>	<i>32 Jahre alt</i>
<i>Matrose</i>	<i>Menke Mesanders</i>	<i>34 Jahre alt</i>

welche ad instantiam des Herrn Meinhard Wychers als Buchhalter von dem Schiff **DE UNIE** kürzlich von Grönland hergekommen, unter Eid, so wahr den Anzeigenden Gott der Allmächtige zur Seeligkeit verhelfen möge, wahr und warhaftig erklären, daß sie am 10. April dieses Jahres mit einem Nordnordwest-Wind von der Reede dieser Stadt her ihren Anker gelichtet und am 27.ten des gleichen Monats mit einem dichten und Wohlversehene[n] Schiff nach See kamen, um unter des Herren Segen ihre Reise zu vollbringen, ohne Hindernisse von dem Schiff zu erleiden.

Daß sie am 27. Mai mit einem dichten Schiff in Grönland angekommen waren. Nach gründlicher Untersuchung des Schiffes dann, ohne sonderliche Schwierigkeiten zu haben, am 14. Juni auf der Breite von 78° 15' Nord an ein Feld gekommen waren, aber am Eis festmachen mußten. Am 16. Juni lief das Eis so fest, daß sie mit zwölf anderen Schiffen das Eis einsägen mußten, um ihr Schiff aus dem Ungemach zu befreien, weil sonst keine Flucht möglich war. Am Morgen des 18. Juni wurde das Eis mit einer solchen Stärke zusammengepreßt und angetrieben, daß dadurch in kurzer Zeit zwei englische und ein holländisches Schiff, geführt durch Marten van Duyvenbode, in Stücke gestoßen wurden. Wir selbst haben bei dieser Gelegenheit den Achtersteven und vier Fingerlinge verloren, beide Decks waren aus ihren Nähten gesprungen und im Raum waren einige mit Eisenbändern versehene Fässer geborsten. Durch die schwere Pressung, die das Schiff durch das Eis hatte, waren zwei Kniestücke gebrochen.

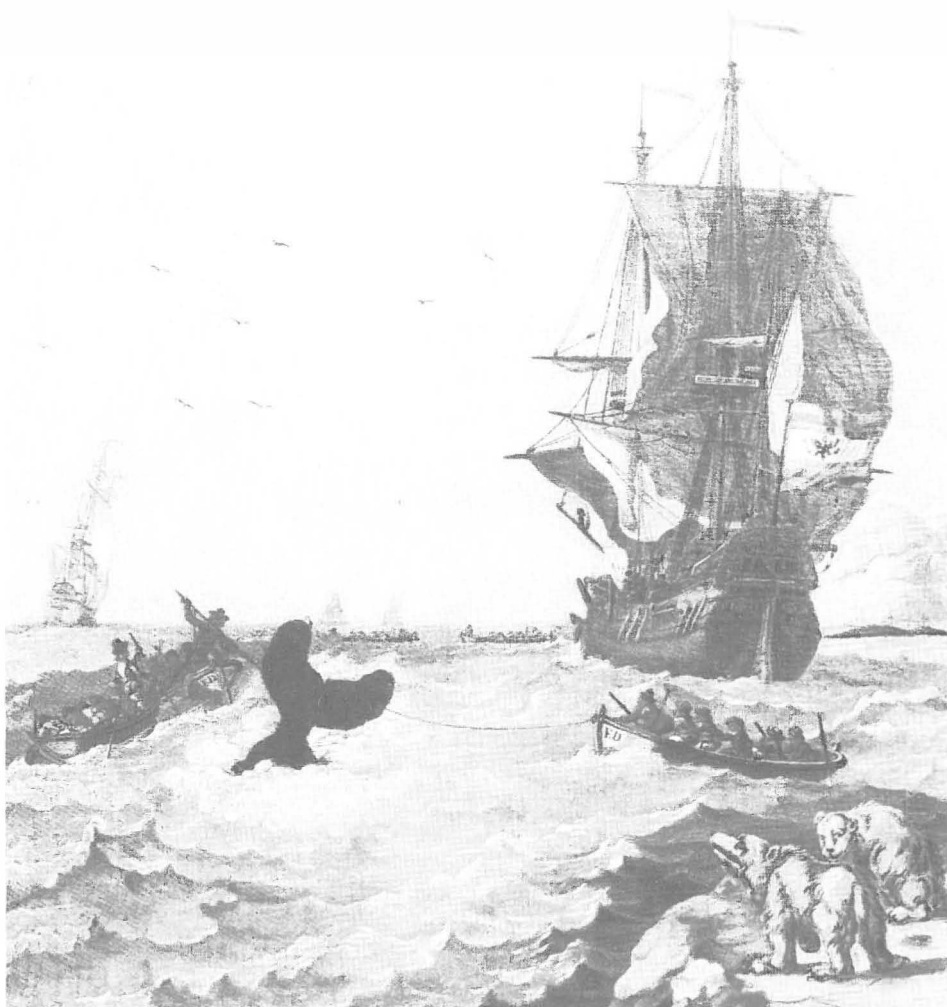
Wir befanden das Schiff sehr leck. Durch das Ungemach brach das Kabeltau, und wir verloren davon ein Stück.

Bescheinigt und nach »Behoren« getan zu Emden auf dem Stadthaus am 30. August 1754

Offenbar verfügte die Gesellschaft über genügend Kapital, um die gelegentlich auftretenden Verluste aufzufangen und um die Gelder für die erneute Ausrüstung des Schiffes für die nächste Fangsaison aufzubringen. Am 16. November, also nach der Behebung der Eisschäden, erschien im Amtsblatt für die Provinz Ostfriesland folgende Anzeige¹⁰:

Alle bevaarene Matroosen, die geneegen zyn, met 't Schip d' Unie, Commandeur Galt Okken Hooyma[n], van Emden naer Groenlant te vaaren, worden verfo[lg]t zig by den Boekhouder, d' Heer M. Wycherts of by de Coopman Gerrit Jansen Backer tot Emden te Adresseeren, – Emden den 16. November. 1754

Die folgende Zusammenstellung läßt noch einmal deutlich die rasche Folge von erfolgreichen und eher unglücklich verlaufenden Fangreisen der Emdener Walfänger erkennen.



J.G. de Jager: Walfänger DE UNIE, 1776 (Nach: K.-H. Wiechers: ... und fuhren weit übers Meer, Bd. II, 1988)

Reisen der Emd'er Walfänger in den Jahren 1742–1759³¹

Jahr	Name des Schiffes	Reeder	Umfang des Fanges (Speck in Quardeel)	Wale/ Speck/ Tran
1742	DE CATHARINA	M. Haykens	300	6 Wale
	(DE CATHARINA/DE JUFFROUW CATHARINA) DE JONGE NICOLAI	R. De Bruin	?	4 Wale

1743	DE CATHARINA (gesunken) DE JONGE NICOLAI	M. Haykens R. de Bruin	—	
1744	DE CATHARINA EN HERMANNUS DE JONGE NICOLAI DE JONGE DIRK ?	M. Haykens R. de Bruin R. de Bruin	183 32 ?	
1745	DE CATHARINA EN HERMANNUS DE JONGE NICOLAI DE UNIE	M. Haykens R. de Bruin J.Y. Boumann	142 — 103	
1746	DE CATHARINA EN HERMANNUS DE JONGE NICOLAI DE UNIE DE JONGE DIRK ?	M. Haykens R. de Bruin J.Y. Boumann R. de Bruin ?	312 86 163	(4 Wale) 6 Wale, 180 Faß Speck
1747	DE CATHARINA EN HERMANNUS DE UNIE	H. Haykens J.Y. Boumann	412 130	2 Wale, 85 Faß Speck
1748	DE CATHARINA EN HERMANNUS DE UNIE	H. Haykens J.Y. Boumann	40	1 Wal, 70 Faß Speck
1749	DE UNIE	J.Y. Boumann	—	3 ³ / ₄ Wale 180 Faß Speck
1750	DE UNIE	J.Y. Boumann	40	2 Wale 60 Faß Tran
1751	DE UNIE	J.Y. Boumann	57	2 Wale 57 Faß Speck
1752	DE UNIE	J.Y. Boumann	80	1 Wal 23 Faß Speck
1753	DE UNIE	J.Y. Boumann	40	2 Wale 90 Faß Speck
1754	DE UNIE	J.Y. Boumann	257	2 Wale 40 Faß Speck
1755	DE UNIE	J.Y. Boumann	?	7 Wale 225 Faß Speck
1756	DE UNIE	J.Y. Boumann	?	1 Wal 25 Faß Speck
1757	DE UNIE	J.Y. Boumann	?	2 Wale 40 Faß Speck

1758	DE UNIE	J.Y. Boumann	?
1759	DE UNIE	J.Y. Boumann	40

Das Ende der letzten Walfanggesellschaft kam mit dem Jahr 1759, als das Schiff DE UNIE nach der Besetzung Emdens durch die mit den Österreichern verbündeten französischen Truppen nicht in den Heimathafen zurückkehren konnte. Um einer Beschlagnahme zu entgehen, lief das Schiff in Hamburg ein. Nach dem Verkauf der Ladung löste sich das Unternehmen auf.³²

5. Schlußbemerkung

Abschließend betrachtet, war der Walfang des 18. Jahrhunderts nur ein kleiner Erwerbszweig in der Stadt Emden. Mit den Gesellschaften des 17. Jahrhunderts mit ihren zahlreichen Schiffen konnten die Fahrten der drei oder vier Schiffe nicht verglichen werden. Doch ist anzunehmen, daß die jährlichen Ausrüstungen der Walfänger und die anfallenden Reparaturen den Werften, Reepschlägern, Segeltuchmachern und Schiffszimmerleuten genügend Arbeit brachten. Im Gegensatz zu den späteren Bemühungen der preußischen Verwaltung, mit Privilegien und finanziellen Vergünstigungen wirtschaftliche Impulse zu geben, sind die Walfangunternehmungen dieser Jahre noch reine Privatunternehmungen gewesen.

Wie in einem weiteren Aufsatz zu zeigen sein wird, setzten die Bemühungen der Landesverwaltung um eine Förderung des Walfanges erst nach dem Siebenjährigen Krieg und später in den 80er und 90er Jahren des 18. Jahrhunderts ein.

Wird fortgesetzt.

Anmerkungen:

- 1 Zur Geschichte des Emdener Walfanges im 17. Jahrhundert vgl. Brinner, L.: Die deutsche Grönlandfahrt. Berlin 1913 (= AbhVerkG. Bd. VII), S. 409ff. Aufgrund des umfangreichen Archivmaterials über den Emdener Walfang in diesem Jahrhundert ist vom Verfasser eine Aufarbeitung der Thematik geplant.
- 2 Vgl. Brinner (wie Anm. 1), S. 472ff.
- 3 Stadtarchiv Emden (im folgenden StadtA Emden), II. Registratur, Nr. 761.
- 4 Ebd.
- 5 Nach einem Schreiben des Anwaltes von M. Haykens an den Rat der Stadt Emden vom November/Dezember 1742. Dieses Schreiben wurde dort am 3.12. vorgetragen, vgl. StadtA Emden, II. Reg., Nr. 761, fol. 28–28v.
- 6 Zu den einzelnen in der Untersuchung genannten Schiffsnamen vgl. Wiechers, K.-H.: ... und fuhren weit übers Meer. Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt, Bd. II: Häfen an der Ems. Norden 1988, zu dem Schiff CATHARINA oder DE CATHARINA s.S. 403. Wiechers stützt sich z.T. auf eine Amsterdamer Übersicht über den Walfang in Emden und Leer; vgl. ders.: Eine Amsterdamer Quelle berichtet über Fangergebnisse von Emden und Leerer Grönlandfahrern. In: Ostfreesland-Kalender, 65. Jahrgang, (Norden) 1982, S. 152f.
- 7 StadtA Emden, II. Reg., Nr. 761, fol. 6. Die Aufstellung folgt der Zusammenfassung von Brinner (wie Anm. 1), S. 63 und 64.
- 8 Zu den Verhandlungen über die Gewährung von Privilegien für das Walfangunternehmen vgl. StadtA Emden, II. Reg., Nr. 761, fol. 28ff.
- 9 Stadtarchiv Emden (wie Anm. 8). Dort finden sich auch die Auskünfte der Städte Bremen, Hamburg und Amsterdam. Zum Schreiben von Haykens Anwalt vgl. ebd. fol. 28–28v.
- 10 Ebd., fol. 39ff.
- 11 Ebd., fol. 39v.
- 12 Ebd., fol. 41–42.

- 13 Zur undatierten Fassung des Reglements vgl. ebd., fol. 71–79, während sich eine auf den 13.2.1743 datierte Fassung ebd., fol. 81–87 und Stadtarchiv Emden Kämmerer 33/17 befindet.
- 14 Vgl. Brinner (wie Anm. 1), S. 433f.
- 15 Vgl. StadtA Emden, IV. Reg., Nr. VII Kämmererisachen, Nr. 264 »Acta betr. die pachtlose Überlassung von Gelände am Ems-Jade Kanal, anschließend an den Wall bis zum sogen. Püntschloot, an den Emder Bürgerpark Verein«. In der beiliegenden Zeichnung ist das Gelände mit dem Vermerk »Thranwarf« gekennzeichnet.
- 16 Brinner (wie Anm. 1), S. 409. Der Text der Klage folgt dem Original in: StadtA Emden, I. Reg., Nr. 467, fol. 26–29. Die näheren Umstände dieser Beschwerdeschrift sollen in einer Untersuchung über die Walfangunternehmen des 17. Jahrhunderts erläutert werden.
- 17 Zu dem Schiff DE JONGE NICOLAI vgl. Wiechers (wie Anm. 6), S. 152.
- 18 StadtA Emden, II. Reg., Nr. 761, fol. 45 und 46.
- 19 Vgl. Van Loh, K.: Zum Emder Walfang, in: Wiechers (wie Anm. 6), S. 540–545; hier S. 543.
- 20 Zu dem Walfänger CATHARINA EN HERMANNUS oder DE CATHARINA EN HERMANNUS gibt Wiechers (wie Anm. 6), S. 403, von van Loh, ebd., S. 543, abweichende Angaben. Folgt man den Unterlagen in: StadtA Emden, II. Reg., Nr. 761, dann ist van Loh zuzustimmen, daß es sich bei dem Schiff CATHARINA EN HERMANNUS nicht um die Fleute DE CATHARINA oder CATHARINA handeln kann.
- 21 Vgl. Wiechers (wie Anm. 6), S. 418.
- 22 Wiechers (wie Anm. 6), S. 438 und van Loh (wie Anm. 19), S. 544; hier wurde auch die Besatzungsliste veröffentlicht.
- 23 Zu den folgenden Angaben vgl. StadtA Emden, II. Reg., Nr. 761 und van Loh (wie Anm. 6), S. 544.
- 24 StadtA Emden, I. Reg., Nr. 467, fol. 62 und 62v.
- 25 Ebd., II. Reg., Nr. 761, fol. 58–58v.
- 26 Zu den einzelnen Untersuchungsergebnissen vgl. ebd. fol. 58ff.
- 27 StadtA Emden (wie Anm. 18), fol. 46.
- 28 Zur Person des Stadtsekretärs M. Haykens vgl. auch Sonntag, Johs.-H.: Die preußische Wirtschaftspolitik in Ostfriesland 1744–1806/1813–1815 unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Emden und des Emsverkehrs. Aurich 1987 (= Abhandlung und Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands Bd. 66), S. 46 und 317.
- 29 Zum Text vgl. van Loh (wie Anm. 19), S. 544f.
- 30 Wiechers (wie Anm. 6), S. 438.
- 31 Diese Zusammenstellung beruht auf den Angaben in StadtA Emden, II. Reg., Nr. 761, fol. 45 und 46; Brinner (wie Anm. 1), S. 434ff.; Wiechers (wie Anm. 6): eine Amsterdamer Quelle, S. 436.
- 32 Brinner (wie Anm. 1), S. 436.

